



Artefact

Techniques, histoire et sciences humaines

3 | 2015

Le XX^e siècle du Technique

Jean Boudriot (1921-2015)

David Plouviez



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/artefact/8180>

DOI : [10.4000/artefact.8180](https://doi.org/10.4000/artefact.8180)

ISSN : 2606-9245

Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires du Midi

Édition imprimée

Date de publication : 10 mars 2016

Pagination : 11-13

ISBN : 978-2-271-08753-9

ISSN : 2273-0753

Référence électronique

David Plouviez, « Jean Boudriot (1921-2015) », *Artefact* [En ligne], 3 | 2015, mis en ligne le 04 mai 2021, consulté le 12 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/8180> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.8180>

Ce document a été généré automatiquement le 12 mai 2021.



Artefact, Techniques, histoire et sciences humaines est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Jean Boudriot (1921-2015)

David Plouviez

- 1 Si l'histoire de la construction navale devient progressivement une préoccupation scientifique au cours du XIX^e siècle grâce, notamment, aux travaux de François-Edmond Pâris qui publie son *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* en 1841¹, la compréhension globale de ce phénomène autant que l'analyse de ses différentes phases, de l'arbre sur pied au lancement du navire, sont d'un intérêt plus récent, qui émerge après la Seconde Guerre mondiale. Chercheur en archéologie navale, Jean Boudriot a nourri ces réflexions, contribuant à faire du navire de guerre un objet d'histoire à part entière à partir des années 1970. Des quelques pages consacrées à ces questions dans *l'Histoire générale des techniques* dirigée par Maurice Daumas² au savoir considérable accumulé aujourd'hui, le travail de Jean Boudriot occupe une place majeure.
- 2 Architecte de formation, après son père et son grand-père, Jean Boudriot fait ses études à l'École des beaux-arts de Paris où il obtient son diplôme en 1947. En marge de son activité principale, c'est en cultivant sa passion pour les armes anciennes et l'artillerie de mer qu'il aborde peu à peu, au cours des années 1960, l'architecture navale en fondant une méthodologie de recherche originale. S'astreignant à un dépouillement exhaustif de la documentation relative à la marine classique (1650-1850) aux Archives nationales, à la Bibliothèque nationale et au Service historique de la Marine, à Vincennes et dans les différents dépôts portuaires, Jean Boudriot confronte systématiquement l'information récoltée avec la littérature grise et les grands traités de construction de l'époque moderne tout autant qu'avec les collections de maquettes du musée de la Marine, notamment celles héritées du XVIII^e et du début du XIX^e siècle³. Ces allers-retours permanents entre l'archive et l'objet, associés à ses connaissances en architecture, lui permettent non seulement de décrire les étapes de construction des navires sous un angle neuf, mais également d'élaborer une restitution graphique d'une très grande précision en fournissant des plans dans chacune de ses monographies. La démonstration la plus probante de l'efficacité et de la nouveauté de sa démarche est la publication, entre 1973 et 1977, des quatre volumes consacrés au vaisseau de 74 canons, le modèle le plus construit dans la marine française au XVIII^e siècle. Cet ouvrage devient rapidement une référence et donne naissance aux Éditions Ancre, société que Jean

Boudriot fonde avec son associé et ami Hubert Berti en 1979 et qui compte aujourd'hui plus de soixante titres dont de très nombreuses monographies de navires et la réédition de traités de construction du XVII^e au XIX^e siècle. Si l'ambition de cette somme est de donner à voir un navire abouti, fruit de plusieurs décennies de recherches et de tâtonnements des ingénieurs-constructeurs pour parvenir au meilleur compromis nautique, Jean Boudriot intègre à son analyse les « ratés » et les navires qui « marchent mal », dressant ainsi les traits d'une Marine qui hésite, expérimente, revient sur ses réussites comme sur ses échecs. Les données reconstituées dans cet ouvrage et dans les monographies suivantes sont décisives pour l'amorce de travaux féconds sur l'appréhension de l'architecture des bâtiments militaires et de leur comportement à la mer. Ainsi, Jean Boudriot accompagne le grand renouvellement de l'histoire maritime et navale qui débute à partir des années 1970 sous la conduite, notamment, de Michel Mollat du Jourdain et de Jean Meyer.

- 3 Au-delà de l'objet navire, Jean Boudriot investit le terrain du chantier et contribue à l'élaboration d'une « archéologie du geste » des métiers de la construction navale, du coup de hache des charpentiers de marine à la mise en œuvre de savoir-faire complexes par les perceurs et les calfats, le tout en prenant soin de comparer ces pratiques avec celles employées dans les arsenaux étrangers. Nonobstant, ces travaux permettent de rétablir l'enchevêtrement complexe des temporalités de chacun de ces métiers, en mettant en relief le séquençage propre au chantier de construction navale et en rétablissant, autant que faire se peut, le dialogue qui s'organise entre les différents acteurs (charpentiers, ouvriers, ingénieurs--constructeurs, officiers...). L'histoire proposée ici est évidemment celle des navires, mais surtout celle des hommes qui contribuèrent à leur construction. D'autre part, si Jean Boudriot concourt à historiciser de manière rigoureuse l'architecture et la construction navale, ses travaux permettent également de poser les jalons d'une histoire économique de la guerre sur mer, un aspect moins évident de prime abord. Au travers de ses différentes monographies et de ses nombreux articles parus dans *Neptunia*, l'auteur envisage une évaluation des salaires de la main-d'œuvre, des prix des matières premières ou de leur transport. Si le coût de construction du navire neuf occupe une place centrale, Jean Boudriot n'omet pas d'analyser les différents moments de son existence en montrant l'effort consenti par l'État pour l'entretien et la maintenance au travers des épisodes de radoub et de refonte. La publication de très nombreux documents originaux tels que des marchés à façon ou d'approvisionnement, des devis estimatifs ou encore des tables de prix, a encouragé de nombreux chercheurs à lier l'histoire navale à l'histoire économique et sociale, des champs qui se croisaient si peu jusque-là.
- 4 Enfin, inscrit dans une démarche collective, Jean Boudriot a eu la volonté de construire des espaces de rencontre entre archéologues et historiens comme avec les maquettistes du musée national de la Marine ou les professionnels impliqués dans la construction navale d'aujourd'hui. Dans cette perspective, le séminaire qu'il a animé de nombreuses années avec Éric Rieth, au palais de Chaillot, a longtemps représenté un lieu d'échanges de référence à Paris sur toutes les questions relatives aux marines anciennes. Alliant une démarche scientifique et patrimoniale, Jean Boudriot a eu le souci de communiquer sa passion autant que ses résultats, notamment aux jeunes chercheurs qu'il a contribué à former, mais également en soutenant les initiatives de construction de répliques de navires d'époque pour lesquelles il n'hésitait pas à faire part de son expertise, telle que la frégate *Hermione* à Rochefort. Ainsi, à côté de ses formidables qualités scientifiques dont la diffusion de son œuvre témoigne en France, comme à l'étranger au travers de

très nombreuses traductions, Jean Boudriot laisse l'image d'un homme généreux de son savoir qui n'a jamais cessé d'encourager de nouveaux chercheurs à investir les champs de l'archéologie et de la construction navale.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie indicative de Jean Boudriot

Le vaisseau de 74 canons, Grenoble, Édition des Quatre Seigneurs, coll. Archéologie navale française, 4 vol. , 1973-1977.

La Vénus de l'ingénieur Sané, 1782, Paris, Ancre, coll. Archéologie navale française, 1979.

L'Aurore, navire négrier de 1784, Paris, Ancre, coll. Archéologie navale française, 1984.

Le bateau de Lanvéoc, traversier de la rade de Brest des XVII^e et XVIII^e siècles, Paris, Ancre, coll. Archéologie navale française, 1988.

L'artillerie de mer : marine française 1650-1850, Paris, Ancre, coll. Archéologie navale française, 1992.

La Frégate, étude historique, 1650-1850, Paris, Ancre, coll. Archéologie navale française, 1992.

NOTES

1. Edmond Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, Paris, A. Bertrand, 1841.
2. Paul Gille, « Les navires de mer », dans Maurice Daumas (dir.), *Histoire générale des techniques*, t. 2, *Les premières étapes du machinisme : XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1968, 1996, p. 367-410 ; Maurice Daumas et Paul Gille, « Navires à voiles », dans Maurice Daumas (dir.), *Histoire générale des techniques*, t. 3, *L'expansion du machinisme : 1725-1860*, Paris, PUF, 1968, 1996, p. 320-329.
3. Le noyau de la collection actuelle du musée de la Marine installé au palais de Chaillot a été constitué à partir du milieu du XVIII^e siècle ; le savant Henri-Louis Duhamel du Monceau rassembla au Louvre les premières maquettes de navires et de machines utilisées dans les arsenaux afin d'illustrer les cours que recevaient les futurs ingénieurs-constructeurs. La collection dite du « Trianon », rassemblée sous Napoléon par l'ingénieur-constructeur Sané, s'ajouta plus tard à ce premier ensemble (*Maquettes de la Marine impériale. Collection du musée de la Marine à Trianon*, Paris, Musée national de la Marine, 2014).

AUTEUR

DAVID PLOUVIEZ

CRHIA, université de Nantes